Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2015–2016

34 438 Protocol tot wijziging van het Verdrag van 12 april 2012 tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland tot het vermijden van dubbele belasting en het voorkomen van het ontgaan van belasting met betrekking tot belastingen naar het inkomen; Berlijn, 11 januari 2016

Nr. 2 VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 18 april 2016

De vaste commissie voor Financiën heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Financiën over de brief van 29 maart 2016 over het Protocol tot wijziging van het Verdrag van 12 april 2012 tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland tot het vermijden van dubbele belasting en het voorkomen van het ontgaan van belasting met betrekking tot belastingen naar het inkomen; Berlijn, 11 januari 2016 (Trb. 2016, 19) (Kamerstuk 34 438, nr. 1).

De vragen en opmerkingen zijn op 7 april 2016 aan de Staatssecretaris van Financiën voorgelegd. Bij brief van 15 april 2016 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Duisenberg

De adjunct-griffier van de commissie,
Van den Eeden

kst-34438-2
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de VVD

De leden van VVD-fractie hebben kennisgenomen van de brief. De leden hebben een paar vragen. Zijn met deze wijziging alle fiscale problemen voor alle grenswerkers opgelost? Hoeveel mensen worden geholpen met deze voorliggende wijziging en wat zijn exact de budgettaire gevolgen?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PvdA

De leden van de PvdA-fractie hebben met instemming kennisgenomen van het Wijzigingsprotocol belastingverdrag met Duitsland dat ertoe strekt de belastingheffing voor mensen werkzaam in het internationale verkeer redelijker te maken. Het gaat hier om een beperkte groep, zoals Nederlands personeel in dienst van Duitse vliegmaatschappijen. De leden van de PvdA-fractie vragen zich af hoeveel mensen het in totaal betreft?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van het CDA

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het Wijzigingsprotocol op het belastingverdrag tussen Nederland en Duitsland.

Deze leden danken de Staatssecretaris dat hij geluisterd heeft naar de problemen die werknemers van luchtvaartuigen ondervonden met het nieuwe verdrag. Het betreurt deze leden echter dat de Staatssecretaris het niet mogelijk achtte om de positie van werknemers van schepen en de positie van werknemers van luchtvaartuigen apart te bekijken. Wat in een OESO-modelverdrag een logische samenvoeging is, hoeft dat voor een belastingverdrag met een buurland met zeer veel onderlinge betrekkingen nog niet te zijn.

Hetzelfde geldt voor de leden van de CDA-fractie als het gaat om pensioenen, lijfrenten en socialezekerheidsuitkeringen. Deze samenvoeging van uitkeringen is voor vele belastingverdragen met verre oorden zeer praktisch. Maar bij een buurland waarbij zeer veel inwoners van beide landen aan de andere kant van de grens werken, zijn de gevolgen van de belastingheffing over het pensioen wezenlijk anders dan de gevolgen van de belastingheffing over allerlei verschillende socialezekerheidsuitkeringen. Het toewijzen van de belastingheffing over socialezekerheidsuitkeringen aan het woonland kan immers in het specifieke geval van Duitsland ertoe leiden dat de belastingplicht door ziekte of zwangerschap heen en weer switcht van het werkland naar het woonland en weer terug. Dit kan grote gevolgen hebben voor belastingplichtigen, die mogelijk hun persoonlijke kosten voor bijvoorbeeld ziekte of hypotheek niet meer in aftrek kunnen brengen.

Volgens de leden van de CDA-fractie is dit net als de positie van werknemers van luchtvaartuigen een groot probleem met het nieuwe belastingverdrag met Duitsland. Heeft de Staatssecretaris met Duitsland overlegd over dit probleem? Was de verduidelijking van de € 15.000-grens uit artikel 17 niet de perfecte gelegenheid om dit probleem met de verdragspartner te bespreken? Waarom heeft de Staatssecretaris ervoor gekozen om het ene probleem wel op te lossen, maar het andere niet? Waarom is dit niet meegenomen in het aanvullende protocol?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PVV

De leden van de fractie van de Partij Voor de Vrijheid (PVV) hebben kennisgenomen van dit voorstel. De fractie van de PVV heeft de volgende vragen, aan- en/of opmerkingen.

Aanleiding en verloop van de onderhandelingen

Aanleiding voor de onderhandelingen die tot het Protocol hebben geleid, was de constatering tijdens de parlementaire behandeling (Kamerstukken II 2013/14, 33 615, nr. 8) dat bij een deel van de werknemers die werkzaam zijn aan boord van luchtvaartuigen die in het internationale verkeer worden geëxploiteerd – en die inwoners zijn van Nederland, in dienst van in Duitsland gevestigde luchtvaartmaatschappijen – als gevolg van het Verdrag aanzienlijke negatieve inkomenseffecten zouden kunnen optreden. Op grond van het Verdrag komt het heffingsrecht over deze inkomsten toe aan het land waarvan de werknemer inwoner is (uitsluitende woonstaatheffing), in dit geval dus Nederland, terwijl ingevolge het Verdrag van 1959 het heffingsrecht ter zake van deze inkomsten is toegewezen aan het land waarin de luchtvaartonderneming wordt geleid, in dit geval dus Duitsland. Het gegeven dat een uitsluitende woonstaatheffing voor deze groep werknemers nadelige inkomenseffecten kan meebrengen, hangt samen met het feit dat voor hen premieheffing en belastingheffing niet in hetzelfde land plaatsvinden. Ook is gebleken dat Duitsland bepaalde belastingvrijstellingen kent waarvan men op dit moment gebruik kan maken, maar die verloren zouden gaan vanaf het moment dat Nederland het heffingsrecht zou verkrijgen.

Naar aanleiding van deze passage het volgende:
- Hoeveel mensen betrof het die door de wijziging van artikel 14, de omzetting naar een uitsluitende woonstaatheffing, aanzienlijke negatieve inkomenseffecten zouden ervaren?
- Meer specifiek hoeveel luchtvaarders, hoeveel zeevaarders en hoeveel binnenvaarders?
- Welke bedragen waren er gemiddeld bij de luchtvaarders, de zeevaarders en de binnenvaarders mee gemoeid?
- Hoe kijkt u er tegen aan dat deze categorie Nederlandse inwoners nu een aanzienlijk belastingvoordeel krijgt ten opzichte van andere inwoners van Nederland met een even hoge remuneratie?
- Is hier niet sprake van te veel maatwerk?
- Hoe hoog is de belastingderving door deze wijziging aan Nederlandse zijde?
- Acht u het gepast dat de rest van de belastingbetalers dit gat maar weer moeten gaan opvullen met hogere belastingen omdat een bepaalde groep geprivilegieerd is door deze wijziging?
- Er is inmiddels 4 jaar verlopen en het zal nog wel even duren voor het wijzigingsprotocol bekrachtigd is. Hoe worden de gevallen afgedaan die onder de woonlandheffing vielen afgedaan? Is dat een weer begunstigende regeling?
- Waarom is het belastingverdrag aangepast? Waarom heeft er geen wijziging in de wijze van de premieheffing plaatsgevonden?

Artikel VI (artikel 14 van het Verdrag)

Op grond van artikel 14, vierde lid, het Verdrag wordt ter zake van de beloning in verband met de uitoefening van een dienstbetrekking aan boord van een schip of luchtvaartuig in internationaal verkeer of aan boord van een binnenschip een exclusief heffingsrecht voor de woonstaat van de desbetreffende werknemer.

Door de wijziging van artikel VI effectueert artikel 14, vierde lid, van het Verdrag een toewijzing van heffingsrecht over zulke beloningen aan het verdragsland waar de werkelijke leiding is gelegen van de onderneming die het desbetreffende schip, luchtvaartuig of binnenschip exploiteert. Met deze aanpassing van het heffingsrecht wordt aangesloten bij de heffingsrechtverdeling die is opgenomen in het Verdrag van 1959. Het Verdrag wordt daarmee tevens in overeenstemming gebracht met artikel 15, derde lid, van het OESO-modelverdrag.

Er vindt geen aanpassing plaats aan artikel 14 vierde lid van het OESO-modelverdrag maar aan artikel 15 derde lid van het OESO-modelverdrag.

Waarom is eerst (in 1959) gekozen voor de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming als heffingsland daarna in 2012 voor het woonland en koud 4 jaar later weer terug naar de plaats van de werkelijk leiding van de onderneming als heffingsland? Kunt u het waarom van dit ge-jojo eens duidelijk uiteenzetten? Het lijkt of er niet goed nagedacht is over deze kwestie?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van D66

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het onderhavige wijzigingsprotocol. Zij achten het harmoniseren van de Duitse en Nederlandse belastingregelingen voor mensen die in het ene land werkzaam zijn, maar in het andere wonen, van groot belang. Zij hebben nog enkele vragen over het wetsvoorstel die zij graag beantwoord zien.

Aanleiding en verloop van de onderhandeling

De leden van de D66-fractie waarderen de inzet van de regering om de negatieve effecten voor het personeel van schepen en luchtvaartuigen in het internationale verkeer die in Nederland wonen, maar in Duitsland werken weg te nemen. Zij vragen zich nog wel af hoeveel mensen dit betreft, en hoe groot de opgelopen negatieve effecten zijn. Kan de regering hier inzicht in geven?

De leden van de D66-fractie lezen dat door het verdrag het personeel van schepen en luchtvaartuigen in het internationale verkeer die in Nederland wonen, maar in Duitsland werken in de toekomst geen negatieve effecten meer zullen ondervinden door het verschil tussen de belastingregelingen van beide landen. Zij vragen of er sprake zal zijn van personen die met terugwerkende kracht gecompenseerd worden.

Vragen en opmerkingen van het lid Van Vliet

In de toelichting op het wijzigingsprotocol wordt achtereenvolgens gesteld dat:

«Op grond van het Verdrag komt het heffingsrecht over deze inkomsten toe aan het land waarvan de werknemer inwoner is (uitsluitende woonstaatheffing), in dit geval dus Nederland, terwijl ingevolge het Verdrag van 1959 het heffingsrecht ter zake van deze inkomsten is toegewezen aan het land waarin de luchtvaartonderneming wordt geleid, in dit geval dus Duitsland».

«Omdat deze negatieve inkomenseffecten groter bleken te zijn dan waarvan beide delegaties tijdens de verdragsonderhandelingen waren uitgegaan, is besloten aan de hierover geuite bezwaren tegemoet te komen. Daarop is Duitsland via een concept-wijzigingsprotocol voorge-

steld om bij de toewijzing van het heffingsrecht over de beloning in (binnen)schip of luchtvaartuig in het internationale verkeer alsnog aan te sluiten bij het verdragsland waarin de plaats van de werkelijke leiding van de scheep- of luchtvaartonderneming, of binnenvaartonderneming, is gelegen. Die benadering sluit aan bij de actuele tekst van het OESO-modelverdrag (artikel 15, derde lid) en behelst in grote lijnen een terugkeer naar de verdeling van de heffingsbevoegdheid onder het Verdrag van 1959. Duitsland kon zich in de door Nederland voorgestelde benadering vinden».

Kunt u toelichten waarom de keuze voor de benadering «om bij de toewijzing van het heffingsrecht over de beloning in (binnen)schip of luchtvaartuig in het internationale verkeer alsnog aan te sluiten bij het verdragsland waarin de plaats van de werkelijke leiding van de scheep- of luchtvaartonderneming, of binnenvaartonderneming, is gelegen» slechts verwaarloosbare budgettaire gevolgen heeft?
Zijn de budgettaire gevolgen in absolute zin verwaarloosbaar omdat slechts een zeer beperkt aantal belastingplichtige personen geraakt worden door deze wijziging?
Zijn de budgettaire consequenties van het wijzigingsvoorstel wél substantieel, als het relatief wordt beschouwd? Bijvoorbeeld wanneer het wordt afgezet tegen de totale belasting- en premie inkomsten van werknemers die werkzaam zijn bij scheep- en luchtvaartondernemingen?

II Reactie van de Staatssecretaris van Financiën

Algemeen

Allereerst wil ik, mede namens de Minister van Buitenlandse Zaken, de leden van de fracties van de VVD, de PvdA, het CDA, de PVV, D66 en het lid Van Vliet dank zeggen voor hun inbreng op het ter stilzwijgende goedkeuring overgelegde wijzigingsprotocol (Kamerstuk 34 438, nr. 1). Met belangstelling heb ik kennisgenomen van de vragen en opmerkingen van de leden van deze fracties. Mede namens de Minister van Buitenlandse Zaken geef ik in deze beantwoording graag een reactie op de door de leden van deze fracties in het verslag gestelde vragen. De vragen worden thematisch behandeld, waarbij de volgorde van het verslag zoveel mogelijk is gevolgd. Vragen die door verschillende leden over hetzelfde onderwerp zijn gesteld, zijn samengenomen.

Voor de leesbaarheid zal in deze beantwoording worden gesproken over het «nieuwe Verdrag», het «oude Verdrag» en het «wijzigingsprotocol». Met het «nieuwe Verdrag» wordt bedoeld het op 12 april 2012 te Berlijn tot stand gekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland tot het vermijden van dubbele belasting en het voorkomen van het ontgaan van belasting met betrekking tot belastingen naar het inkomen (Trb. 2012, nr. 123). Met het «oude Verdrag» wordt bedoeld de op 16 juni 1959 te 's-Gravenhage tot stand gekomen Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland tot het vermijden van dubbele belasting op het gebied van belastingen naar het inkomen en van het vermogen alsmede van verscheidende andere belastingen en tot het regelen van andere aangelegenheden op belastinggebied (Trb. 1959, nr. 85) en de wijzigingen en aanvullingen daarop van 13 maart 1980 (Trb. 1980, nr. 61), 21 mei 1991 (Trb. 1991, nr. 95) en 4 juni 2004 (Trb. 2004, nr. 185). Met het «wijzigingsprotocol» wordt gedoeld op het nu voorliggende op 11 januari 2016 te Berlijn tot stand gekomen Protocol tot wijziging van het Verdrag van 12 april 2012 tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland tot het vermijden van dubbele belasting en het voorkomen van

het ontgaan van belasting met betrekking tot belastingen naar het inkomen (Trb. 2016, nr. 19).

Luchtvaartpersoneel en zeevarenden

De leden van de VVD-fractie, de PvdA-fractie, de PVV-fractie en de D66-fractie vragen hoeveel mensen aanzienlijke negatieve inkomenseffecten zouden ervaren door het nieuwe Verdrag en door de wijziging van artikel 14 van het nieuwe Verdrag worden geholpen.
De negatieve netto inkomenseffecten zouden zich vermoedelijk voordoen bij een groep van tussen de 100 en 200 personen. Deze personen kunnen dus baat hebben bij het wijzigingsprotocol.

De leden van de VVD-fractie vragen naar de budgettaire gevolgen van het wijzigingsprotocol. De leden van de PVV-fractie vragen naar de belastingderving aan Nederlandse zijde door de wijziging van het heffingsrecht ten opzichte van het nieuwe Verdrag waar het wijzigingsprotocol in voorziet. Het lid Van Vliet vraagt of de budgettaire gevolgen in absolute zin verwaarloosbaar zijn, omdat slechts een zeer beperkt aantal belastingplichtige personen geraakt wordt door deze wijziging. Het lid Van Vliet vraagt tevens of de budgettaire consequenties van het wijzigingsvoorstel wél substantieel zijn, als het relatief wordt beschouwd, bijvoorbeeld wanneer het wordt afgezet tegen de totale belasting- en premie-inkomsten van werknemers die werkzaam zijn bij scheep- en luchtvaartondernemingen.
Gezien het feit dat de wijziging van artikel 14, vierde lid, van het nieuwe Verdrag een kleine groep personen betreft, lijken de budgettaire gevolgen beperkt. Daarbij moet ook worden bedacht dat Nederland enerzijds een heffingsrecht opgeeft (namelijk voor zover het gaat om inwoners van Nederland), maar anderzijds een heffingsrecht verkrijgt (voor zover het inwoners van Duitsland betreft). De wijziging van het heffingsrecht is immers wederkerig.
Omdat de groep van werknemers die werkzaam zijn aan boord van schepen en luchtvaartuigen in het internationale verkeer niet goed is af te bakenen ten opzichte van «gewone» werknemers (voor de uitvoering van de heffingswetten is dit immers geen relevante informatie), zijn de budgettaire consequenties van het wijzigingsprotocol in relatieve zin – ten opzichte van de totale belasting- en premie-inkomsten van werknemers – niet bekend. Overigens merk ik op dat het wijzigingsprotocol geen gevolgen heeft voor de premie-inkomsten. Ik verwijs hiervoor naar het antwoord op de vraag van de leden van de PVV-fractie waarom er geen wijziging heeft plaatsgevonden in de wijze van premieheffing.

De leden van de PVV-fractie stellen een aantal vragen over de wijziging van artikel 14, vierde lid, van het nieuwe Verdrag. Deze leden vragen waarom met betrekking tot de beloningen van werknemers werkzaam bij scheep- en luchtvaartondernemingen in 1959 is gekozen voor de plaats van werkelijke leiding van de onderneming als heffingsland, in 2012 voor het woonland en in het wijzigingsprotocol opnieuw voor de plaats van werkelijke leiding van de onderneming. De leden van de PVV-fractie vragen ook meer specifiek hoeveel luchtvaarders, zeevarenden en binnenvaarders het betreft, en welke bedragen er gemiddeld met deze groepen zijn gemoeid. Deze leden menen dat deze categorie Nederlandse inwoners een aanzienlijk belastingvoordeel krijgt ten opzichte van vergelijkbare andere inwoners van Nederland, en vragen of niet sprake is van te veel maatwerk. De leden van de PVV-fractie vragen, tot slot, of ik het gepast acht dat de rest van de belastingbetalers de hiermee gemoeide kosten moet gaan opbrengen.
De aanleiding voor het voorliggende wijzigingsprotocol was de constatering tijdens de parlementaire behandeling van het goedkeuringswets-

voorstel (zie onder meer Kamerstuk 33 615, nr. 8) dat bij een deel van de werknemers dat werkzaam is aan boord van luchtvaartuigen in het internationale verkeer – en die inwoners zijn van Nederland, in dienst van in Duitsland gevestigde luchtvaartmaatschappijen – als gevolg van het nieuwe Verdrag aanzienlijke negatieve inkomenseffecten zouden kunnen optreden. De reden dat in het nieuwe Verdrag oorspronkelijk een woonlandheffing was overeengekomen, was dat ik meende dat het woonland beter rekening zou kunnen houden met de kosten en lasten verbonden aan de persoonlijke en gezinssituatie. Een aantal piloten dat is aangesloten bij de Stichting Nederlandse Verkeersvliegers Duitsland heeft destijds echter inkomensplaatjes getoond waaruit bleek dat het nieuwe Verdrag, afhankelijk van de hoogte van het salaris en de persoonlijke omstandigheden, een achteruitgang in de netto inkomenspositie van 10–25% zou inhouden. Deze inkomensachteruitgang hangt samen met het feit dat de progressie in de belastingtarieven in Duitsland een minder steil verloop kent dan het geval is in Nederland. Tevens is gebleken dat Duitsland ruimere belastingvrijstellingen kent voor onregelmatigheidstoeslagen, die de piloten kwijtraken op het moment dat Nederland het heffingsrecht zou verkrijgen. De gevolgen van de verschuiving van het heffingsrecht voor de netto inkomenspositie van de groep piloten bleken dan ook groter te zijn dan beide onderhandelingsdelegaties hadden gedacht. Tegen deze achtergrond hebben de leden van de fracties van PvdA, CDA en D66 in het verslag aandacht gevraagd voor deze inkomensachteruitgang van piloten (Kamerstuk 33 615, nr. 7). Tijdens de plenaire behandeling van het wetsvoorstel op 11 juni 2014 hebben de leden Neppérus (VVD), Nijboer (PvdA) en Omtzigt (CDA) gepleit voor een aanpassing van het nieuwe Verdrag, waarbij personeel aan boord van luchtvaartuigen in internationaal verkeer belasting blijft betalen in het land waar de werkelijke leiding van de luchtvaartonderneming is gelegen (Handelingen II 2013/14, nr. 92, item 12). In verband met deze kwestie is ook de stemming over het nieuwe Verdrag aangehouden tot na het zomerreces van 2014. Naar aanleiding van de wens in de Kamer heeft Nederland vervolgens contact gezocht met Duitsland om door aanpassing van artikel 14, vierde lid, van het nieuwe Verdrag het heffingsrecht (weer) te laten toekomen aan het land waar de werkelijke leiding van de luchtvaartonderneming is gelegen. De Duitse onderhandelingspartner gaf aan positief te staan tegenover een wijzigingsprotocol. Daarop is een concept-wijzigingsprotocol voorgesteld om bij de toewijzing van het heffingsrecht over de beloning in verband met de uitoefening van een dienstbetrekking aan boord van een (binnen)schip of luchtvaartuig in het internationale verkeer alsnog aan te sluiten bij het verdragsland waar de plaats van de werkelijke leiding van de scheep- of luchtvaartonderneming, of binnenvaartonderneming, is gelegen. Die benadering sluit aan bij de actuele tekst van het OESO-modelverdrag (artikel 15, derde lid), en behelst in grote lijnen een terugkeer naar de verdeling van de heffingsbevoegdheid onder het oude Verdrag. Duitsland kon zich in de door Nederland voorgestelde benadering vinden. Hierover heb ik uw Kamer op 5 september 2014 per brief geïnformeerd (Kamerstuk 33 615, nr. 11). Het overeengekomen wijzigingsprotocol is gestoeld op het vaste internationale gebruik om werknemers die werkzaam zijn aan boord van schepen of luchtvaartuigen die in het internationale verkeer worden geëxploiteerd hetzelfde te behandelen. Dit brengt dan mee dat de oorspronkelijk voorgenomen woonlandheffing ook voor zeevarenden (en personeel in de binnenvaart) vervalt.
Afgezien van een indicatie van het aantal piloten dat het zou betreffen (100–200 personen), heb ik geen exact beeld van aantallen personen die gevolgen ondervinden van de wijziging van artikel 14, vierde lid, noch van de specifieke bedragen die daarmee zouden zijn gemoeid.
Naar mijn mening is niet sprake van «te veel maatwerk», omdat in zijn algemeenheid voor de groep werknemers die hun dienstbetrekking

vervullen aan boord van schepen en luchtvaartuigen in het internationale verkeer de situatie die onder het oude Verdrag gold, wordt hersteld.

De leden van de PVV-fractie vragen hoe de gevallen worden afgedaan die onder de woonlandheffing vielen. Deze leden vragen of sprake is van een begunstigende regeling. De leden van de D66-fractie vragen of sprake zal zijn van personen die met terugwerkende kracht gecompenseerd worden. Ik merk allereerst op dat het nieuwe Verdrag pas met ingang van 1 januari 2016 voor het eerst van toepassing is. Artikel 33, zesde lid, van het nieuwe Verdrag voorziet vervolgens in de mogelijkheid om nog één jaar te kiezen voor de bepalingen van het oude Verdrag als dat gunstiger is. De in Nederland wonende piloten van Duitse luchtvaartondernemingen hebben derhalve de mogelijkheid om in 2016 te kiezen voor belastingheffing in Duitsland. Als zowel in Nederland als in Duitsland de goedkeuringsprocedure van het wijzigingsprotocol voorspoedig verloopt, vallen deze piloten met ingang van 1 januari 2017 onder de Duitse heffing. Er heeft in die situatie geen onderbreking van de toewijzing van het heffingsrecht plaatsgevonden. Deze algemene overgangsregeling is geen begunstigende maatregel voor een specifieke groep belastingplichtigen, maar kan door iedereen voor wie het oude Verdrag gunstiger uitpakt, worden ingeroepen. Er is evenmin sprake van terugwerkende kracht.

De leden van de PVV-fractie vragen waarom het belastingverdrag is aangepast en waarom er geen wijziging heeft plaatsgevonden in de wijze van premieheffing.
De reden waarom er een aanpassing in het belastingverdrag is opgenomen, houdt verband met de groep piloten die door het nieuwe Verdrag zou kunnen worden geconfronteerd met aanzienlijke negatieve netto-inkomensgevolgen, zoals in het voorgaande uitvoerig is toegelicht. Een bilateraal belastingverdrag bepaalt niet waar premies moeten worden betaald, maar dit wordt bepaald door Verordening (EU) nr. 883/2004 betreffende de coördinatie van de socialezekerheidsstelsels.

Grensarbeidersproblematiek

De leden van de VVD-fractie vragen of met het wijzigingsprotocol alle fiscale problemen voor alle grenswerkers zijn opgelost.
Het wijzigingsprotocol strekt tot aanpassing van de verdeling van de heffingsbevoegdheid over de arbeidsbeloning genoten door personeel aan boord van schepen en luchtvaartuigen in het internationale verkeer. Dit wijzigingsprotocol is op initiatief van Nederland tot stand gekomen vanwege de zorgen die in Nederland zijn geuit voor de gevolgen voor de netto-inkomenspositie van in het bijzonder in Nederland wonende piloten in dienst van Duitse luchtvaartondernemingen. Naast de wijziging op dit inhoudelijke punt zijn slechts enkele technische punten geregeld. Er is met het wijzigingsprotocol derhalve geen bredere aanpak beoogd. Met het nieuwe Verdrag heb ik getracht de fiscale problemen van grenswerkers tussen Nederland en Duitsland zoveel mogelijk op te lossen, bijvoorbeeld door een compensatieregeling op te nemen voor in Nederland wonende grensarbeiders. Voor de fiscale knelpunten van grensarbeiders verwijs ik verder naar de rapportage van 11 september 2015 (Kamerstuk 26 834, nr. 38) en de reactie van 3 februari 2016 op de vragen hierover van de Tweede Kamer (Kamerstuk 26 834, nr. 40).

De leden van de CDA-fractie vragen of de toewijzing van de belastingplicht bij ziekte of zwangerschap met Duitsland is besproken in het kader van het wijzigingsprotocol.
Zoals hiervoor al is aangegeven, was de reden om te komen tot een wijzigingsprotocol ingegeven door de breed gedragen wens van de Tweede Kamer om de verdeling van de heffingsbevoegdheid over het

inkomen van personeel aan boord van luchtvaartuigen in het internationale verkeer aan te passen. Omwille van de voortgang van de goedkeuringsprocedure van het nieuwe Verdrag zijn op dat moment geen andere inhoudelijke punten aan de orde gesteld, zeker niet waar dit aanleiding kan geven tot een heronderhandeling van kernartikelen van het Verdrag, waar ook het pensioenartikel toe behoort.